L' ETAT INDEPENDFNT DU CONGO

00109528

O
779
Let/Let
109528

B.B.R.A.S.

BOMBAY BRANCH
OF THE
ROYAL ASIATIC SOCIETY.
TOWN HALL, BOMBAY.

Digitized with financial assistance from
Observer Research Foundation
on 17 May, 2019

ROYAL LIBRARY OF THE BOMBAY BRANCH OF THE ASIATIC SOCIETY

00109528

L'État Indépendant du Congo; documents sur le pays et ses Habitants
4° Bruxelles. 1904
3/8

Voies & Moyens de Communication

O
779 Let/Let
109528 ac

Ancienne route des Caravanes dans la region des Cataractes.

LIBRARY OF THE BOMBAY BRANCH OF THE ROYAL ASIATIC SOCIETY

à Nia Lukemba

TB d. 19

LES PONTS INDIGÈNES

Les protocoles de l'Acte général de Berlin comme le texte même de cet Acte attribuent une grande importance à la création de voies de communication, considérées par les Puissances comme le plus puissant moyen de péné-

Sur l'Arebi

Dans le Ht Congo

Sur la Lukungu

Sur la Kibuenda

Sur la Lufu

Sur le Kwilu

tration pour la civilisation et pour le commerce.

De son côté, l'Acte général de Bruxelles n'hésite pas à dire

formellement « que les moyens les plus efficaces de combattre la traite à l'intérieur de l'Afrique sont :

Le portage

« ... 3° La construction de routes et notamment de voies ferrées reliant les stations avancées à la côte et permettant d'accéder aisément aux eaux intérieures et sur le cours supérieur des fleuves et rivières qui seraient coupés par des rapides et des cataractes, en vue de substituer des moyens économiques et accélérés de transport au portage actuel par l'homme;

Sentier indigène dans la grande Forêt

Sentier d'éléphant dans la sylve

Le long du Tanganika

« 4° L'installation de bateaux à vapeur sur les eaux intérieures navigables et sur les lacs, avec l'appui de postes fortifiés établis sur les rives;

« 5° L'établissement de lignes télégraphiques assurant la communication des postes et des stations avec la côte et les centres d'administration;

« 6° L'organisation d'expéditions et de colonnes mobiles, qui maintiennent les communications des stations entre elles et avec la côte, en appuient l'action répressive et assurent la sécurité des routes de parcours. »

Fidèle à la mission qu'il a volontairement assumée, l'Etat du Congo s'est toujours préoccupé de multiplier les moyens de communication de tous genres. Ils facilitent à l'autorité l'application de ses prescriptions, constituent le procédé le plus efficace pour propager et pour répandre la civilisation, pour faire reculer la barbarie. Ils assurent aussi le mieux la mise en valeur du pays; plus les voies de communications seront rapides, plus les territoires seront facilement appropriés, tant moralement qu'économiquement.

L'Etat du Congo possède un réseau de voies fluviales évalué à 15,000 kilomètres de parcours.

Malheureusement ce *water-way*, ce chemin d'eau, qui lui a été si pré-

En 1882 d'après Stanley

En 1892

Sur la route des Caravanes

cieux pour l'organisation progressive de son système politique, était en 1885, lors de la fondation de l'État, isolé du reste du monde par un énorme barrage de 400 kilomètres de longueur, formé par des massifs montagneux, très improprement appelés les Monts de Cristal.

Cette bande de terrain, insignifiante cependant en comparaison de l'immensité du territoire, stérilisait tout effort de mise en œuvre du bassin du Congo. A tout prix fallait-il trouver moyen de vaincre cette difficulté, sans quoi tout le Congo ne vaudrait pas un shilling; suivant la pittoresque expression de Stanley. L'idéal était évidemment le chemin de fer; on y songea tout de suite, mais les circonstances se prêtaient mal à la réalisation de cette idée. En attendant, il fallait tirer parti de ce qui existait.

La route des caravanes en 1895

Le pays entre le Bas-Congo et le Stanley-Pool constitue une succession de vallées profondes et de montagnes escarpées, à peine sillonnées, çà et là, de courts sentiers menant d'un village à l'autre ou tracés dans les bois par les éléphants ou les buffles. A tout moment des rochers énormes émergent, rendant extrêmement difficile le passage d'une caravane. Dans cette région si ingrate, les premiers pionniers de l'œuvre africaine réussirent à se frayer un chemin. Ils utilisèrent les sentiers indigènes, et dans les endroits dépourvus de cheminement, se tirèrent d'affaires comme ils purent.

Un départ à Baraka

Les noirs ne comptent pour rien le temps. Leurs sentiers circulent en d'interminables méandres. Rencontrent-ils un obstacle, un tronc d'arbre, une pierre, loin de chercher à les abattre, à les écarter, ils les contournent et le chemin, tortueux, s'allonge interminablement.

Dans la Forêt au Katanga

Il était permis, à la rigueur, à des piétons d'emprunter des voies aussi défectueuses; il ne pouvait être question pour les charrois et pour les lourdes pièces de steamer démontées de se contenter de moyens de circulation aussi rudimentaires. Aussi l'expédition de l'Association Internationale du Congo, commandée par Stanley, mit-elle un an et demi en 1882 pour parvenir

Au lac Léopold II

Marche de nuit à Yumbi

au Stanley-Pool, traînant après elle ses steamers et ses charges. Stanley faisait sauter à la dynamite les rochers obstruant sa route, d'où son surnom de Bula-Matari (casseur de rocs), qui est resté celui de l'État.

Le personnel étant restreint et le nombre de gens devenus malades à ce métier fatigant étant élevé, une même équipe portait à l'étape une partie des marchandises, revenait sur ses pas, pour lever les colis qui restaient et les amener au but. Pour les steamers démontés, en partie établis sur roues, en partie traînés dans les herbes, il fallait aménager des routes carrossables.

Sur la route d'Uvira

On finit par triompher de ces difficultés et on réussit à lancer sur le haut fleuve les trois steamers de l'expédition. Ils purent désormais sillonner en tous sens l'immense réseau fluvial se déroulant au delà de Léopoldville.

Le développement successif de l'État, les besoins des missions et des particuliers exigèrent bientôt des appropriations moins élémentaires.

Les dirigeants de l'œuvre du Roi Léopold II firent sans retard tracer une route, construire des ponts, bâtir des maisons d'étape où les voyageurs pouvaient passer la nuit. Les gens du pays furent organisés en équipes de porteurs faisant sans cesse la navette entre le Stanley-Pool et Matadi. Le service des transports prit à ce moment un développement considérable. Les besoins continuant à croître de jour en jour, le portage pouvait tout au plus être considéré comme un expédient, comme un mal passager auquel il fallait mettre fin dès que les circonstances le permettraient.

Sur la Kitambala

Sur la Moengi

Passages à gué

En Europe, d'ailleurs, les initiateurs de l'œuvre congolaise s'efforçaient de mettre sur pied des combinaisons pour la construction d'une voie ferrée.

Plusieurs fois on se crut sur le point de réussir. En 1887 une expédition d'études s'embarqua enfin pour le Congo, et en 1891 fut créé la Compagnie du Chemin de fer du Congo.

Des hommes considérés comme très compétents qualifiaient cette entreprise d'utopique et prédisaient son échec lamentable. On se gaussait des efforts des Belges et on taxait leur œuvre de folie. Les événements semblèrent d'abord donner raison à ces pronostics. Les débuts du chemin de fer furent des plus pénibles. Des difficultés de tous genres venaient entraver l'entreprise. Il fallut trois ans pour construire les vingt premiers kilomètres. La mortalité était grande, parmi les noirs comme parmi les blancs. A force de précautions et d'énergique persévérance, grâce à des mesures intelligentes, on parvint à modifier cet état de choses et à améliorer grandement le régime sanitaire.

Le recrutement des travailleurs ne fut pas un des moindres soucis des entrepreneurs de la ligne. On dut engager à grands frais des ouvriers à l'étranger et l'on vit succes-

Retour au village (Rive du Kivu occidental)

sivement apparaître sur les chantiers des noirs recrutés sur divers points de la côte d'Afrique et

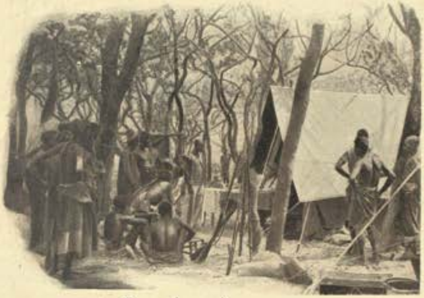
À L'ETAPE

même des Chinois et des noirs des Barbades. Le nombre de ces travailleurs varia entre deux mille et neuf mille. L'Etat créa un corps de police spécial

Sur la route de Boma

à Songololo

au Stanley Pool



à Sambundu

pour leur protection et pour le maintien de l'ordre sur les chantiers.

Le chemin de fer, commencé au début de l'année 1891, arriva au Pool en 1898.

Cette durée de sept années pour la construction d'une voie de 400 kilomètres dit assez les difficultés considérables qu'il a fallu vaincre.

La ligne est à voie unique, à l'écartement de $0^m,75$. Le parcours, très accidenté, a nécessité la construction de nombreux ponts, parmi lesquels celui de l'Inkisi, de 100 mètres de long, celui du Kwilu, de 80 mètres, et une centaine de ponts variant de 10 à 50 mètres.

Les grands ponts, montés sur des trucs construits sur place, furent lancés d'une pièce au-dessus des cours d'eau. Les travaux, naturellement, étant attaqués par un bout, tout le matériel devait arriver sur les chantiers par la partie déjà construite de la ligne.

Le chemin de fer étant construit, les hommes occupés jadis au portage sont devenus dis-

a Yumbi

Chez les Bamboli

ponibles. Ils ont appris à se vouer aux travaux des champs et, de plus, mille d'entre eux sont actuellement employés au service de l'exploitation. Le nombre des blancs employés à la construction a été de cent soixante-quinze à deux cents agents, et même, pendant les dernières années, de deux cent cinquante. Des ateliers considérables ont été établis aux deux bouts du rail pour les réparations et l'entretien des locomotives ainsi que du matériel roulant.

Routes Européennes

Vers le Mayumbe

à Boma

Une ligne téléphonique court le long de la voie. Les trains circulent uniquement de jour; aussi le trajet complet nécessite-t-il deux jours. L'arrêt de nuit a lieu à Tumba. Diverses stations sont ouvertes aux voyageurs et aux marchandises entre les points extrêmes. Les travaux de construction ont coûté 65 millions.

Le chemin de fer du Mayumbe est un autre exemple de l'esprit de décision déployé au Congo. Avant la création de cette voie ferrée, les transports au nord de Boma se faisaient par le moyen de pirogues empruntant diverses rivières affluents du Shiloango. Ce système assez primitif occasionnait bien des déboires; les cours d'eau se trouvaient souvent barrés par de gigantesques troncs d'arbres, tombés à l'eau accidentellement ou jetés à dessein par les indigènes riverains, dans le but d'obtenir paiement d'un péage pour l'aide prêté aux piroguiers. La nécessité de relier la région du Mayumbe à Boma, port d'accès facile, s'imposait.

à Luvungi

à Lusambo

Comment on passe

Route frayée à coups de mine (Albertville)

La construction du chemin de fer du Mayumbe fut décidée en 1897. Commencé en octobre 1898, il atteignit son terminus, la Lukula, en décembre 1901. A simple voie, la ligne est à l'écartement de $0^m.60$; les ponts sont en bois, ils seront bientôt remplacés par des ouvrages en ciment armé; le plus important, sur la rivière Luki, a 42 mètres de portée. Sur la Lukula, on en a construit un de 75 mètres, afin de faciliter les relations entre la gare terminus et la région du nord de cette rivière.

A Boma circule un tramway qui met la rive et les installations maritimes en relation avec la ville haute.

Où l'on doit passer

Par la création du chemin de fer des cataractes, l'Europe était placée directement en communication avec le centre même du continent noir. On s'est dès lors remis à l'œuvre pour relier cet important ensemble de voies de transport aux frontières du nord, de l'est et du sud.

En forêt

La route contournant les rapides de Sendwe

En clairière

L'État a fait tracer des voies carrossables dans toutes les directions, établir des routes spéciales pour automobiles, dont il sera question plus loin, frayer des chaussées passant les rivières sur des ponts très solides, édifiés en fer, en briques ou en bois. De plus, il a mis à l'étude la construction de nouvelles lignes ferrées de plus de 2,000 kilomètres d'étendue.

Un chemin de fer reliera Stanleyville à Mahagi et Dufile à Redjaf; un autre mettra en communication Kasongo, sur le Lualaba, avec les environs de Kibanga, sur le lac Tanganika. Une branche essentielle de cet important ensemble de railways se dirigera de Stanleyville vers le sud pour atteindre les biefs navigables du

La route achevée.

Au travers d'un village de la Rusisi

De Kilwa à Lukonzolwa

Route carrossable (Gwena-Pweto)

haut Lualaba, qui s'étendent jusqu'au cœur même du Katanga.

En vue de la construction de certains de ces chemins de fer on a créé la Compagnie des Chemins de fer du Congo supé-rieuraux Grands Lacs afrciains. C'est, idée heureuse et nouvelle, l'Etat qui construit la plate-forme de cette voie ferrée.

Le railway partant de Stanleyville et longeant le Lualaba est commencé. Le rail est dès à présent placé sur plusieurs kilomètres. La plate-forme de la voie avait atteint à la fin de l'année 1903 le kilomètre 30 et les études définitives sont terminées au kilomètre 125.

L'État a lancé sur les routes fluviales du Haut-Congo des vapeurs qui pénètrent aux points extrêmes de la navigation. Sur le

La Route pour Automobiles vers le Kwango

Automobile à vapeur à vaporisation instantanée

Automobile à vapeur à chaudière tubulaire.

De Stanleyville à St Gabriel (61 M)

Sur la Lufu

Sur un affluent du Bomokandi

Ponts de Routes Européennes.

Stanley-Pool, on peut voir se balancer une flottille de plus de cent steamers dont près de la moitié appartiennent à l'État. Celui-ci possède, du reste, les vapeurs les plus puissants et les plus pefectionnés; il est ainsi à même non seulement de satisfaire à ses propres besoins, mais encore de seconder puissamment les entreprises privées qui, sans cette aide gouvernementale, pourraient se trouver souvent dans une situation précaire.

De nouvelles améliorations sont portées sans cesse à ce service. Le résultat acquis ne doit cependant pas faire oublier les difficultés très grandes qu'il a fallu vaincre pour l'obtenir. Le problème de la navigation du haut Congo et de ses affluents était, en effet, tout particulièrement difficile à résoudre. D'une part les embarcations à adopter devaient posséder un tirant d'eau peu élevé, la profondeur des rivières n'étant pas grande. D'un autre côté, la capacité de transport des bateaux devait être relativement considérable, afin de satisfaire aux exigences du trafic dont il fallait, dès le début, prévenir les développements futurs. En outre,

Dans la région des Cataractes

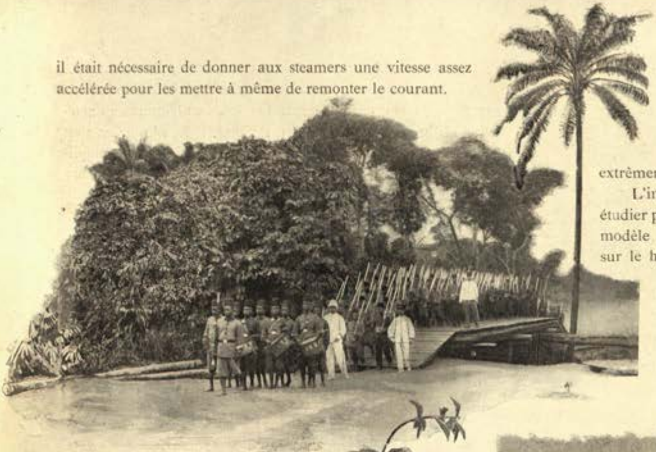
Sur la Luvungi

près des Falls.

il était nécessaire de donner aux steamers une vitesse assez accélérée pour les mettre à même de remonter le courant.

Sans elles, la navigation sur le fleuve eût été dangereuse et difficile, et les pertes de bateaux auraient été extrêmement nombreuses.

L'initiative de l'Etat, qui a tait étudier par ses services le meilleur modèle de steamer à introduire sur le haut Congo et les perfectionnements à lui faire subir, a également été favorable aux particuliers. Elle a permis à ceux-ci d'éviter des études ruineuses et de porter leur choix sur des types fluviaux reconnus propres au régime spécial du grand cours d'eau atricain.



Sur la Luki

Le cours du Congo et de ses affluents est très capricieux; tantôt les fonds sont profonds, tantôt la hauteur des eaux est minime. Des *snags* (arbres déracinés) nagent entre deux eaux, des bancs de sable, des roches surgissent tout à coup, se mêlent et s'enchevêtrent ou point de former un véritable dédale de passes et de chenaux; aussi le courant du fleuve, très capricieux, varie-t-il entre 2 1/2 et 6 nœuds.

à Mabonda (Ponthierville)

Tout en commandant à l'industrie son matériel naval et en acheminant sans interruption des embarcations vers le haut Congo, l'État faisait lever le cours des rivières et dresser des cartes fluviales qui, confiées au personnel des steamers, sont tenues continuellement à jour. Les cartes nautiques de l'État ont été très utiles au commerce.

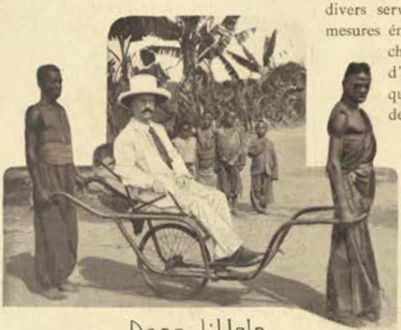
Près de Boma

Avant même que le chemin de fer des cataractes eut été entrepris, l'État avait su donner une grande impulsion à la formation de la flottille du haut Congo.

sur la rivière des crocodiles (Boma)

près de Stanleyville

Les progrès de l'occupation du territoire exigaient la fondation de stations nouvelles; l'extension des divers services administratifs et politiques demandait l'adoption de mesures énergiques, l'approvisionnement des postes en hommes, en marchandises et en produits d'alimentation. Il a fallu créer tout d'une pièce et avec promptitude une organisation assez compliquée. On a dû tracer des routes spéciales, créer des ateliers de montage et de réparation, construire des installations maritimes, dresser un personnel spécial.



Dans l'Uele

à Lusambo

à Kasongo

Le portage ayant des limites, on n'a pu, avant l'achèvement du chemin de fer, lancer sur le haut fleuve que des steamers dit sternwheels (à roues d'arrière) ayant au plus 24 mètres de long sur 5m,50 de large, avec double étage. Ils jaugeaient 40 tonnes au maximum. Au moment de l'arrivée du chemin de fer au Stanley-Pool, l'État avait lancé sur cette nappe d'eau douze bateaux de 5 tonnes, un de 23 tonnes et sept de 40 tonnes. Un bateau de 5 tonnes représentait 600 charges pesant 23,828 kilogs; un bateau de 40 tonnes exigeait, pour être convoyé au travers de la route des caravanes, 1,550 charges pesant 55,000 kilogs à porter à dos d'homme pendant plusieurs mois. On peut juger par ce détail de l'effort déployé pour obtenir les résultats exposés ci-dessus.

à Bomokandi

à Pweto

Transport par Axe

Une fois le chemin de fer des cataractes achevé, on n'a plus eu à se préoccuper du poids des charges, et on a pu arrêter un type d'embarcation présentant la plus grande somme d'avantages au point de vue du service qu'elle est appelée à remplir.

Les steamers du haut Congo sont, en fait, d'immenses chalands à fond plat mus par la vapeur. Quelques-uns sont à hélice ou à roues latérales. C'est néanmoins le sternwheel qui est le modèle le plus usité. Les sternwheels adoptés par l'État ont leurs machines à l'arrière et leurs chaudières à l'avant. On obtient ainsi des cales vastes, un pont libre, et on peut déployer une grande force de propulsion sur des bateaux d'un tirant d'eau faible.

au lac Dilolo.

MONTE & TRACTION

Certains sternwheels congolais pouvant porter en lourd 5oo tonnes ont été construits spécialement pour le transport de matériaux pondéreux. La flottille de l'Etat sur le haut fleuve comporte trente-trois steamers, un dragueur et des chalands en fer. A ce chiffre intéressant, il faut ajouter huit bateaux à vapeur faisant le service du bas Congo, une drague pour l'entretien des passes du bas fleuve, et un certain nombre de voiliers. De leur côté les particuliers disposent de soixante-dix steamers sur le haut Congo.

à Lusambo

Dans le pays des herbes

à Uere

Léopoldville est la tête de ligne de tout le haut Congo. De là vont évoluer dans toutes les directions de grands transports qui débarquent leurs marchandises dans des stations de dépôt. Là elles sont rechargées sur des bateaux de proportions plus restreintes, ayant moins de tirant d'eau, capables de s'avancer plus avant encore sur les affluents du grand fleuve.

Aux ports d'attache de ces steamers de moyenne grandeur, des vapeurs, plus petits encore, viennent s'approvisionner pour pénétrer dans l'extrémité des sous-affluents navigables du Congo.

Les stations terminus de la navigation à vapeur sont Stanleyville, sur le fleuve, Kinumbi, sur le Lomami, Lusambo, sur le Sankuru, Luebo, sur la Lulua, Popokabaka, sur le Kwango, Zongo, sur l'Ubangi, Ibembo, sur l'Itimbiri, Jambuya, sur l'Aruwimi. De ces ports extrêmes de la navigation partent tantôt des routes larges et faciles, se ramifiant vers les stations de l'intérieur, tantôt des routes pour automobiles, tantôt, enfin, des chemins de fer à l'étude ou en voie de construction. Au delà de certaines chutes, contournées par les voies dont il vient d'être question, on a lancé des bateaux à vapeur. C'est le cas, par exemple, sur l'Ubangi, au delà de Zongo; sur l'Itimbiri et la Likati, au delà d'Ibembo; sur le Lualaba, au delà de Ponthierville.

On a, de plus, mis à flot des steamers ou des voiliers sur le lac Tanganika, sur le lac Kivu et sur le lac Moero.

Les bateaux à vapeur sont alimentés au moyen de bois. On a créé à cet effet des « postes de bois », semés de distance en distance sur le parcours fluvial. Les indigènes ont accepté avec empressement d'entretenir, moyennant une rémunération, les provisions de bois sec. Ils les empilent près de la berge, de façon à rendre prompt et facile le réapprovisionnement en combustible des steamers de passage. Cette dernière opération se fait généralement de nuit afin d'assurer la rapidité du service des messageries fluviales.

Dans des vues de sage prévoyance, le gouverne-

à Boma..

Télégraphie indigène

Télégraphes & Téléphones

ment a soin de faire reconstituer la forêt partout où elle se dégarnit; le déboisement momentané, nécessité par l'alimentation des bateaux, ne peut donc avoir aucune influence défavorable sur l'avenir des ressources forestières.

Le service des transports par eau est complété par des installations maritimes. A Banana, à Boma, à Matadi, on a créé des ports accessibles en tout temps aux transatlantiques. Le port de Banana constitue un port de refuge excellent. Aucune barre n'en défend l'accès, comme c'est malheureusement le cas pour presque toute la côte entre l'embouchure du Congo et le Sénégal.

A Boma, deux piers servent au débarquement des voyageurs et des marchandises. Les dragueurs tiennent la passe en bon état et les steamers de mer abordent à quai, où une voie ferrée facilite les opérations de la manutention. Des ateliers de réparation et d'entretien permettent de procéder à des réparations sommaires des navires.

Poteau inerte

Poteau vivant

La Ligne Télégraphique de Boma à l'Equateur.

A Matadi, des installations plus perfectionnées encore ont été établies par la Compagnie du chemin de fer. Les marchandises sont débarquées directement dans les wagons qui, sur un pier de 70 mètres de longueur terminé lui-même par un quai sur pilotis creux de fer de 140 mètres, viennent se ranger le long du steamer arrivant d'Europe.

Le bureau télégraphique de la Mpozo

Le bureau téléphonique d'Albertville

Le Fil franchissant le Kasaï

Nous avons déjà exposé la grande importance de Matadi, point central des relations entre l'Afrique centrale et l'Europe. Cette ville a pour corollaire, à l'autre bout de la ligne, Léopoldville, port dont l'importance croît sans cesse et où converge tout le mouvement com-

Télégraphie optique

Le Chemin de fer des Cataractes

La Gare. Matadi

mercial de l'énorme bassin du haut Congo. A certains moments on y voit réunie une flotte d'une cinquantaine de bateaux à vapeur.

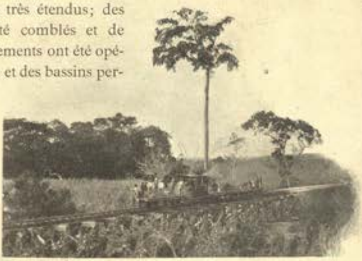
Devant l'accroissement incessant de ce mouvement, et en vue

Gamania

au kilom. 325

de répondre à l'augmentation future du trafic, le gouvernement a fait entreprendre depuis trois ans des travaux considérables, actuellement en bonne voie d'exécution. Il a fait pratiquer des terrassements très étendus; des ravins ont été comblés et de grands nivellements ont été opérés. Des piers et des bassins permettent aux steamers de se mettre à quai. De larges bassins de ra-

Kinshasa



Léopoldville.

doub ont été établis et un slip sur rail facilite le montage et la réparation des steamers de grand modèle.

A Kinshasa, en quelque sorte le faubourg de Léopoldville, un élévateur en fer a été construit par une société particulière afin de pouvoir soulever les steamers de modèle moyen dont on veut faire l'examen. Le Chemin de fer des Cataractes a fait élever dans cette localité les constructions nécessaires à la réparation et à l'exploitation de la

Sur la Ligne.

Construction de la voie — Viaducs

Jadis

Départ pour Léopoldville.

voie ferrée. Toutes ces installations sont reliées par le rail au port de Léopoldville. Ce dernier prend chaque jour une extension plus considérable, et les travaux actuellement entrepris exigent un effort énorme et un outillage puissant. Pour s'en faire une idée, nous ajouterons qu'il a fallu construire une voie automotrice, actionnée au moyen de trucs et de wagonnets descendant une colline sur un chemin ferré. D'autres wagonnets, suspendus sur des câbles d'acier, franchissent la vallée pour déverser les terres aux endroits désignés.

Montage du pont de la Mpozo.

Traversée d'une Cataracte

Aujourd'hui

Nous avons déjà fait allusion au service de traction par automobile instauré par l'État. Il ne pouvait être question de faire circuler les machines, nécessairement fort lourdes, sur les routes ordinaires. On n'a pas hésité à faire construire des voies spéciales. Deux routes sont actuellement établies. L'une, de 800 kilomètres de longueur, relie l'Uele à l'enclave de Lado; l'autre, de 350 kilomètres, joint le chemin de fer des cataractes à la station de Popokabaka, sur le Kwango. Ces routes ont une largeur minimum de 5 mètres et sont établies de manière à permettre un roulage pesant.

Kunkula

Sur la Kongo.

Sur un Ravin

Pont de Service

Des automobiles circulent déjà sur certaines parties de ces voies de communication. Elles vont être expérimentées de façon que le choix définitif puisse se porter sur un modèle éprouvé.

Deux types à vapeur sont mis à l'essai; une automobile à chaudière à vaporisation instantanée et une automobile à vapeur du système Thornycroft.

Lancement d'un pont de 100 mètres d'une portée sur l'Inkissi

La question du transport par automobile dans les colonies est d'une solution très ardue. Il exige l'établissement de routes très robustes et l'emploi de voitures fort solides. Après de longues études on a réussi à donner à ce double problème une solution satisfaisante.

Sur le Kwilu

La création des routes pour automobiles a nécessité d'importants travaux. Dans certaines régions il a fallu, par des pentes ne dépassant pas 8 p. c., racheter des différences de niveau considérables et donner par conséquent à certaines parties des routes de très grands développements. On a dû parfois leur faire contourner des marais et on s'est ingénié à recourir aux remblais seulement dans des cas exceptionnels, quand on avait l'espoir de voir les terres prendre rapidement de la consistance.

Sur la Lufu.

En effet, le roulage est impossible dans un terrain dont le sous-sol est meuble. Il est indispensable que les roues, après avoir traversé, le cas échéant, une couche superficielle peu résistante, rencontrent une surface ferme. C'est par l'adhérence au sol qu'elles trouvent la puissance de pousser le véhicule en avant. Si la route n'est pas bien tracée, si les précautions nécessaires pour remédier aux inconvénients de l'ameu-

Matadi

Inspection de la ligne.

LE CHEMIN DE FER DU MAYUMBE

Gare de Boma

blissement du terrain superficiel ne sont pas prises, elles patinent et la force de propulsion ne sert qu'à creuser de plus en plus profondément les ornières jusqu'au moment où l'essieu vient

Le Terminus

La ligne franchissant un marais

toucher terre et empêche ainsi une descente plus accentuée du véhicule.

Dans les expériences faites en Europe, on avait cru pouvoir remédier à ce grave inconvénient par l'emploi de jantes très larges. On était parvenu de cette façon à maintenir les roues au-dessus de la surface du sol; mais, souvent, ce terrain superficiel ne présentait pas une adhérence suffisante pour contribuer à la poussée en avant du véhicule. Les roues tournaient sur place; tout au plus se produisait-il un déplacement latéral contre lequel le conducteur n'avait aucune action.

Pour pouvoir obtenir un bon résultat d'un transport colonial par automobile il faut, on le voit, que la route possède un sous-sol résistant et que la voiture soit pourvue de roues, surtout de direction, assez peu larges pour pouvoir, au travers de la couche molle de surface, s'appuyer sur le sous-sol résistant. On a soin de charger le véhicule de façon à faire porter le poids principalement sur les essieux d'arrière. Les roues postérieures étant plus larges que celles de devant, la pression est ainsi mieux répartie. Les études poursuivies par l'État Indépendant du Congo semblent démontrer que les roues d'avant doivent avoir de $0^m,08$ à $0^m,10$ de largeur de jantes et celles d'arrière une largeur double. Ce dispositif permet de tirer parti des circonstances, quelle que soit la nature du terrain.

Les études techniques des autorités gouvernementales ont également porté sur

prise d'eau sur le parcours.

Une des piles

Pont de la Lukula (en bois)

Le pont achevé

Enlèvement d'un rocher.

le choix d'un type de véhicule. Fallait-il s'arrêter à un moteur à essence ou adopter la propulsion à vapeur? La nécessité d'importer des produits est un grand inconvénient sous les tropiques. De plus, l'essence est très volatile. Il est vrai qu'on pouvait recourir à l'alcool et on y a songé, mais la fabrication de l'alcool au Congo exigerait l'introduction et l'outillage de toute une industrie nouvelle. De plus, les systèmes à explosion exigent des transmissions de mouvements assez délicates, une multiplicité d'engrenages constituant un inconvénient sérieux, surtout pour les voitures à poids lourd.

Recourir à l'électricité nécessiterait des installations spéciales sans lesquelles le trafic serait interrompu. Aussi la vapeur offre-t-elle des avantages tellement évidents pour les pays tropicaux, que

Sur les Travaux

le gouvernement, après avoir mûrement envisagé l'ensemble du problème, après avoir mis à l'essai les deux systèmes en présence, s'est prononcé pour les automobiles à vapeur, chauffés au bois.

Malheureusement les voitures à vapeur utilisées jusqu'ici étaient trop lourdes. Elles pesaient au moins 5 tonnes. Dans certaines colonies on en a expérimenté d'un poids de 10 à 14 tonnes; aussi les essais entrepris avec des véhicules aussi lourds n'ont-ils pas réussi. Les routes spéciales du Congo ne devraient pas être parcourues par des automobiles pesant, charge comprise, plus de 4 tonnes.

C'est dans cet ordre d'idées que les essais pratiques ont été faits en Belgique. Depuis six mois, ils se poursuivent à l'aide de moteurs à vaporisation instantanée; les résultats obtenus permettent de bien augurer de l'avenir.

L'automobile de ce dernier type, due à l'industrie nationale, ne pèse en ordre de marche que 2 tonnes et peut aisément porter

Le tramway de Boma

2,000 kilogs de marchandises. Elle ne comporte aucune transmission par engrenage. Chaque roue motrice, indépendante de l'autre, est actionnée par deux cylindres. La direction ne force pas outre mesure, quand on n'actionne qu'une roue. Il s'agit, évidemment, de réaliser seulement

La tête de ligne (le 3 Janvier 1903) Entrepôts & Magasins

Chantier d'injection des bois & traverses

Le Chemin de fer des Grands Lacs

La pose des traverses à la sortie de Stanleyville.

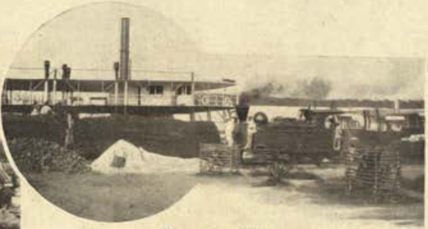
de faibles vitesses de 10 à 12 kilomètres à l'heure.

Le gouvernement n'a pas perdu de vue qu'il est possible d'utiliser encore d'autres moyens de traction et de transport. Dans divers postes, on utilise pour le charroi et pour les travaux des champs les taureaux et les chevaux. Les chars, construits sur place, sont de modèles variés, d'après l'ingéniosité du

La ligne le 31 Juillet 1903

La plate forme sur les premiers kilomètres

Autrefois



Aujourd'hui

LES TRANSPORTS PAR EAU

constructeur local. Le Gouvernement a fait envoyer dans plusieurs stations des chariots en fer, de constructior solide et légère, qui rendent les plus grands services.

Nous avons déjà noté antérieurement les tentatives heureuses faites pour le dressage des éléphants et du zèbre et pour l'emploi du dromadaire.

Si les routes faciles et rapides sont absolument nécessaires au développement moral et matériel d'un pays neuf, les instruments prompts et efficaces, pour la réception ou l'envoi des correspondances, ne sont pas moins indispensables. Ici encore les progrès ont été très grands. Les noirs du Congo savent communiquer des nouvelles à grande distance. Ils possèdent de longs et énormes tambours faits d'un gros tronc creux et dont le son, très éclatant, s'entend de très loin.

D'après certains explorateurs, les Congolais saisissent à 8 kilomètres de distance les signaux frappés sur ces tambours. On se transmet ainsi de village à village des nouvelles qui devancent parfois de plusieurs journées le voyageur. Les agents de l'État se sont maintes fois servi de ce mode de télégraphie. Il rappelle celui suivi par les anciens Belges, criant de champs à champs les nouvelles destinées à des agglomérations lointaines.

L'État du Congo ne pouvait, évidemment, se contenter de méthodes aussi rudimentaires, et dès qu'il l'a pu il a fait tendre des *fils télégraphiques* et téléphoniques.

La première ligne télégraphique fut décrétée le 27 novembre 1893. Dès la fin de l'année, le gouvernement envoya au Congo le matériel et le personnel nécessaire

Sur le Ht Congo

Le passé & le présent

à la construction d'une section entre Boma et Matadi. En juin 1894, 52 kilomètres étaient achevés et en juillet 1895 un premier fil était tendu au-dessus du fleuve, à peu près en face de Matadi : on pouvait télégraphier et téléphoner entre Boma et Matadi. A la fin de 1895, 12 kilomètres de fils étaient placés au delà de Matadi, jusque Kenge. En 1897 Kunkula était atteint (316 kilomètres) et le 15 septembre 1898 on pouvait téléphoner et télégraphier de Boma à Léopoldville.

à Banana

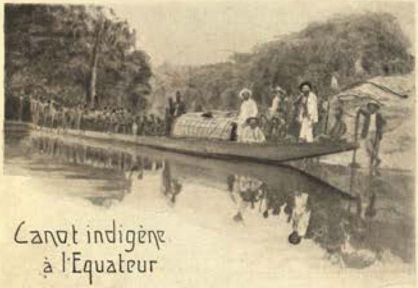
Sur l'Aruwimi

L'achèvement du chemin de fer, en 1898, écartant l'obstacle qui s'opposait jusqu'alors au transport du matériel, il devint possible de prolonger la ligne le long du haut fleuve; aussi les reconnaissances pour l'étude de la direction à suivre jusqu'à Coquilhatville commencèrent-elles immédiatement pendant que quatre brigades de travailleurs indigènes entamaient les défrichements et la pose de la section de ligne comprise entre Léopoldville et Kwamouth à l'embouchure du Kasai (233 kilomètres). Ce travail était terminé à la fin de la même année et quelques jours plus tard des communications pouvaient êtres échangées entre Kwamouth et Boma (685 kilomètres). Au fur et à mesure de l'avancement des reconnaissances du tracé, on plaçait fils et poteaux. Dès le 4 juillet 1899 on pouvait correspondre téléphoniquement entre l'embouchure du Kasai et le camp de Iumbi (177 kilomètres); successivement furent terminées de cette façon les sections Iumbi-Lukolela (121 kilomètres),

Buli Un petit coin tranquille.

Sur le Kasaï

Yakome



Canot indigène à l'Equateur

Canot de la marine à Banana

Irebu-Coquilhatville (114 kilomètres) et enfin Lukolela-Irebu (102 kilomètres).

Les bureaux de Kinshasa, Kwamouth, Mopolenge, Iumbi, Lukolela, Irebu, Wangata et Coquilhatville avaient été construits en même temps, et au commencement de décembre 1899 toutes ces localités étaient reliées entre elles.

Quelques semaines plus tard, les deux camps d'Umangi et de Lisala l'étaient à leur tour (22 kilomètres).

En moins d'une année, on avait donc réussi à tendre les fils de Léopoldville à Coquilhatville, sur un parcours de 747 kilomètres.

Sur le Lualaba "la Lady Lolo" Embarcation démontable en aluminium.

La ligne opère deux traversées très importantes de cours d'eau, l'une au-dessus du bas Congo, un peu en amont de la pointe d'Underhill; l'autre au-dessus du Kasai près de son embouchure.

La pose des fils à ces endroits fut malaisée; ils se rompaient à tout instant, et l'on dut s'y reprendre à plusieurs reprises pour établir la communication.

Pour obvier aux dangers de rupture sur la ligne traversant le bas Congo on a placé d'une rive à l'autre quatre fils d'acier de $0^{m},002$ de diamètre, présentant chacun une résistance totale à la rupture de 314 kilogs.

Ces fils sont supportés par deux pilônes de 15 mètres de hauteur en fer treillissé, dont les pieds sont distants de 800 mètres et se trouvent placés respectivement à 73 et 63 mètres au-dessus du niveau des plus hautes eaux. Le point le plus bas du fil se trouve donc à une hauteur suffisante pour permettre le passage aux plus grands navires se rendant à Matadi.

La traversée du Kasai a présenté des difficultés non moins redoutables. Par suite du peu d'élévation des rives et à cause du mouvement des eaux qui, à l'époque des crues annuelles, s'élèvent à près de 5 mètres au-dessus du niveau de l'étiage, il a fallu, pour assurer le passage constant des bateaux à vapeur, donner une élévation relativement grande aux supports.

Profitant d'un banc rocheux qui émerge légèrement à l'époque de l'étiage, on exécuta la traversée en deux portées, ayant l'une 450 mètres, l'autre 670 mètres de longueur. Les fils furent supportés par trois pilônes en

Le Schooner "Storms" Tanganika.

Bateau à voile construit à Albertville (Tanganika)

fer ayant respectivement 14 mètres $36^{m},50$ et $38^{m},50$ de hauteur totale.

Les deux pilônes des rives furent scellés à la base dans des assises de maçonneries de béton. Celui de l'îlot, qui repose sur une assise de blocs de pierres apportés par les eaux et soudés par une argile ferrugineuse, fut ancré directement au sol par les prolongements des cornières d'angle; on l'entoura ensuite d'un bloc de béton destiné à renforcer son assise.

Balrinière sur le Kivu.

Comme le Kasai charrie à la saison des pluies de nombreux arbres et des îlots d'herbes, avec une vitesse de 7 à 8 nœuds, on a garni le pied du pilône, exposé aux chocs, d'un amas de grosses pierres atteignant le niveau des hautes eaux et on a, de plus, construit à la partie amont un duc d'albe formé d'une charpente en fer et d'un revêtement en gros madriers.

L'En Avant en 1883 (d'après Stanley.)

Un des premiers steamers à la rive (Kinshasa)

Le placement des quatre fils d'acier reliant les deux rives fut d'une difficulté extrême. Comme sur le bas Congo le fil se cassait, les bateaux chargés de le conduire sombrèrent; il fallut se reprendre à plusieurs fois avant de réussir.

à la rive à l'Equateur.

Dans les forêts on emploie, quand on le peut, des arbres; ailleurs on a utilisé en général des poteaux en fer; ils nécessitent beaucoup moins d'entretien que les poteaux en bois, ne sont pas exposés à être brûlés lors des incendies annuels d'herbes par les indigènes, résistent aux attaques des insectes, ainsi qu'à l'action du soleil et des pluies.

au départ à Bangala (1892)

Les fils sont en bronze phosphoreux, recouvert d'une peinture noire afin de ne pas tenter la cupidité des noirs, grands amateurs de cuivre.

Toutes les parties blanches ou claires, les isolateurs de porcelaine par exemple, sont également revêtues de couleur foncée, de façon à les soustraire aux regards.

A part quelques rares exceptions, la construction de la ligne fut faite en entier par les indigènes, surtout des Bangala, partagés en brigades d'une quarantaine d'hommes conduits par un ou deux Européens.

La largeur du sentier de la ligne est de 10 mètres, et même plus, dans certaines forêts, pour préserver le fil des dangers d'incendie ou de rupture par la chute des branches.

La ligne télégraphique Boma-Léopoldville a 452 kilomètres d'étendue, celle de Léopoldv lle-Équateur a une longueur totale de 747 kilomètres, dont 258 kilomètres sur arbres et 489 kilomètres sur poteaux.

Elle traverse 343 kilomètres de forêts ou bois, 270 kilomètres de brousse ou savane, 134 kilomètres de marais ou marécages, 156 rivières, dont une, le Kasai, a plus de 1 kilomètre de largeur. Le fil est porté par 7,276 supports, dont 2,782 sont des arbres et 4,494 des poteaux en acier.

Le "Baron Dhanis" à Lokandu.

La "Ville d'Anvers" à Basoko.

La ligne dessert trois bureaux télégraphiques, Léopoldville, Kwamouth et Coquilhatville, ainsi que neuf bureaux téléphoniques, Léopoldville, Kinshasa, Kwamouth, Mopolenge, Iumbi, Lukolela, Irebu, Wangata, Coquilhatville, et six cabines à l'usage des capitaines de steamers. Elle rencontre 149 villages, dont les indigènes entretiennent le sentier de la ligne, le désherbent et le déboisent, moyennant une rétribution débattue librement avec eux et qui leur est payée mensuellement.

La "Princesse Clémentine" quittant Stanleyville

Ils sont aidés dans cette besogne par cent cinquante travailleurs chargés spécialement de surveiller la ligne, qu'ils parcourent journellement et d'y faire les réparations les plus urgentes. Ces derniers sont répartis par trois dans cinquante postes distants d'environ 15 kilomètres l'un de l'autre. Les meilleures heures pour téléphoner sont celles qui suivent le lever du soleil. Les communications se font généralement dans d'excellentes conditions et en saison sèche on échange des communications entre Boma et Léopoldville (452 kilomètres), entre Tumba et Kwamouth (440 kilomètres), Léopoldville et Iumbi (410 kilomètres).

Le Yacht de l'Etat le "WALL" devant Boma.

Lors des essais faits pour déterminer la distance à laquelle on pouvait téléphoner, on put converser entre Matadi et Kwamouth (633 kilomètres); et les agents de Kwamouth et de Boma (685 kilomètres) purent entendre mutuellement leurs voix respectives sans cependant parvenir à se comprendre. On a également pu transmettre des communications de Kwamouth à Coquilhatville (520 kilomètres).

Le "Stanley" quittant la rive d'un village du H^t Congo.

A partir de 10 heures du matin et pendant les heures chaudes de la journée, la téléphonie devient presque impossible, surtout à la saison des pluies. Par mesure d'économie, en effet, on n'a pas placé de fil de retour; ce dernier se fait par la terre. Il s'ensuit que la ligne est parcourue, dans les heures médianes du

jour, par des courants occasionnant un crépitement très vif rendant toute communication soutenue impossible. L'emploi du double fil remédiera à ce défaut. On peut, il est vrai, télégraphier en tout temps; mais ce mode de communication a l'inconvénient de nécessiter des agents spéciaux.

Poste de bois

La ligne télégraphique n'a pas subi d'actes de mauvais gré de la part des indigènes échelonnés le long de son parcours. Elle ne manque cependant pas d'ennemis pour entraver son fonctionnement. On peut dire que les animaux et les plantes s'unissent aux éléments dans cette œuvre de destruction.

En dehors des magasins et des bureaux, les matériaux ont peu à souffrir des fourmis blanches, les supports du fil étant ou des arbres vivants ou des poteaux en fer, mais ceux-ci sont assez fréquemment renversés par les éléphants qui mettent ainsi, parfois, plusieurs centaines de mètres de ligne hors de service en un jour. Non contents d'abattre les poteaux en se frottant contre les arêtes, ils les tordent et leur donnent des formes bizarres qui témoignent de la grande force de ces animaux.

Les Ports

Débarcadères indigènes à Stanleyville. à Nyangwe.

Lukolela

Les tornades sont redoutables pour les parties de la ligne situées dans la forêt; à la saison des pluies elles occasionnent des chutes d'arbres et de branches sur le fil. D'octobre à mars, il se produit sur le fil de

Mopolenge

Le pier de Pweto. Lac Moero.

nombreuses décharges d'électricité atmosphérique, qui ont foudroyé à plusieurs reprises des indigènes travaillant à la ligne. En janvier 1900, un coup de foudre détruisit plus de 100 mètres de ligne à côté de Mopolenge. Le fil fut découpé en morceaux de $0^{m},10$ à $0,^{m}50$ de longueur pliés en forme de vermicelle, et présentant des traces de fusion sur toute leur surface, même aux extrémités

En 1887

En 1892

LE PORT DE LEOPOLDVILLE

où s'étaient produites les cassures La teinte noirâtre du fil avait disparu pour faire place à la couleur rougeâtre du fil qui a passé au feu. Quelques oiseaux accrochent leurs nids au fil; des guêpes bleues construisent leurs habitations dans les isolateurs et les sommets de presque tous les poteaux en fer sont garnis de toiles d'araignées réunissant ces poteaux au fil et maintenant autour des isolateurs des agglomérations de

En 1903

brindilles et de feuilles sèches qui détruisent l'isolement du fil. Les incendies d'herbes que les indigènes ont l'habitude de provoquer à la saison

sèche sont aussi une cause fréquente de dégradation. Les flammes atteignent 3 et 4 mètres de hauteur, lèchent le fil, lequel s'allonge et se casse.

Il résulte de ces causes réunies de nombreuses menaces d'interruptions et de pertes de courant auxquelles on parvient à parer par une surveillance incessante.

Le Phare de Moanda

Une autre ligne téléphonique, d'environ 500 kilomètres de longueur, destinée à se souder à celle dont il vient d'être question, part du lac Tanganika pour aboutir au Lualaba, près de Nyangwe. Elle fonctionne bien.

Le Pier de l'Etat à Boma en 1896

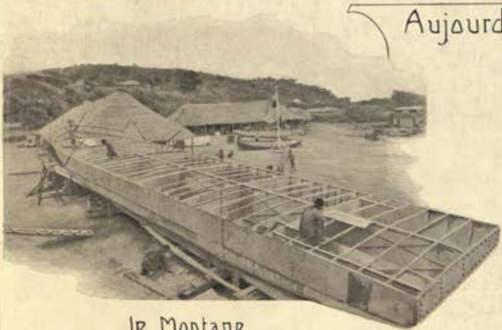
Le personnel chargé de son établissement a découvert un ingénieux moyen d'obtenir des poteaux vivants aux endroits convenables. On a observé que certains palmiers, particuliers à la région, coupés un peu avant la saison des pluies et mis en terre à la façon d'une bouture, prenaient très souvent racine. On a donc planté des arbres ainsi traités aux endroits nécessaires et on a presque toujours réussi à obtenir de cette façon des supports à l'abri des animaux grands et petits. Ces poteaux vivants se comportent bien jusqu'ici.

L'État fait procéder depuis deux ans à des essais de communication par télégraphie sans fil

Le Port de Matadi

Il y a 10 ans

Aujourd'hui



Le Montage

Sur le slip.

Un lancement.

l'Elévateur de Kinshasa

LA REFECTION DES STEAMERS à LEOPOLDVILLE.

entre Banana et Ambrizette, de façon à relier le réseau congolais à celui du globe.

Actuellement trois moyens de communication télégraphique d'outre-mer sont à la disposition des Européens au Congo. Ils font porter par steamer leurs dépêches au travers du Stanley-Pool à Brazzaville, où elles empruntent le réseau français du Gabon; ou bien ils les font convoyer par des vapeurs de mer de Boma à Saint-Paul-de-Loanda ou à San-Thomé, où le câble anglais vient toucher. Le gouvernement cherche à se relier à l'un de ces trois points par des voies rapides. Si la télégraphie sans fil entre Banana et Ambrizette réussit, il sera relativement facile d'atteindre Saint-Paul-de-Loanda par le moyen d'une station intermédiaire.

Le service postal a pris également une grande extension. En 1885, on ne transportait au Congo que 33,140 lettres et imprimés; le mouvement postal a été de 372,007 lettres et imprimés en 1902. Les lettres sont convoyées par chemin de fer ou steamer. Sur les routes, elles sont portées à leur adresse par des courriers spéciaux indigènes.

Comment on transportait un steamer vers le haut Congo.

En 1883 d'après Stanley.

En 1892

Travaux des nouvelles installations fluviales de Léopoldville.

Le Chemin de Fer automoteur de Leopoldville

PROTECTION ET MORALISATION DES INDIGÈNES

LA JUSTICE

LE PALAIS DE JUSTICE

BOMA

Une maison de Juge

Les bureaux du Parquet.

L'État du Congo considère comme un devoir primordial de veiller à la sécurité et à l'amélioration tant morale que matérielle des indigènes de son territoire.

Dès sa création, il s'est préoccupé de multiplier les mesures propres à hâter un tel résultat.

Elles sont nombreuses et variées et ont toutes pour fondement la tutelle des indigènes, que le Gouvernement s'est réservée et qu'il délègue d'une façon toute spéciale au chef de la justice locale. C'est donc l'organisation de la justice qu'il convient d'envisager tout d'abord.

Le directeur de la Justice exerce la tutelle des noirs par lui-même et par des délégués se trouvant dans toutes les régions Elle s'applique non seulement aux travailleurs et engagés, mais encore à tous les noirs quelconques, indigènes ou immigrés.

Séance du tribunal de Banana.

Un conseil de guerre à Stanleyville

Les prescriptions légales en faveur des indigènes forment un ensemble que tous, sans exception, proclament comme un modèle de législation tutélaire. Des sanctions pénales très sévères en imposent l'observation. Afin d'assurer leur exécution, une extension considérable a été donnée au service judiciaire. A l'origine, il existait un seul tribunal de première instance et quelques tribunaux territoriaux dans le Bas-Congo. Force avait été de n'instituer dans les régions du Haut que la juridiction militaire. Cette situation, naturellement, était appelée à disparaître avec les circonstances qui la nécessitaient; elle a cessé d'exister depuis plusieurs années.

La justice régulière est étendue aujourd'hui à tout le territoire de l'État. On a établi, dans les chefs-lieux des districts, des tribunaux territoriaux chargés d'appliquer la loi à tous, indigènes ou Européens. Les conseils de guerre ne restent ainsi compétents que pour juger les seuls militaires.

Il existe maintenant au Congo quarante-quatre tribunaux et conseils de guerre, cinquante-sept offices de l'état-civil, vingt-six offices notariaux.

Au sommet de l'organisation judiciaire se trouve le Conseil supérieur. Il siège tantôt comme Cour de cassation, tantôt comme Cour d'appel, aussi bien en matière civile qu'en matière pénale; il peut aussi être appelé à siéger, en qualité de première et unique juridiction, pour juger les magistrats du tribunal d'appel.

Le Conseil supérieur siège à Bruxelles; les tribunaux sont tous établis au Congo, ce sont : le tribunal d'appel, le tribunal de première instance du Bas-Congo, les tribunaux territoriaux, le conseil de guerre et les conseils de guerre de première instance.

La police

BOMA

Le commissariat de police

Le tribunal d'appel, qui siège à Boma, se compose d'un président et de deux juges, d'un officier du ministère public et d'un greffier. Autrefois il ne comptait qu'un juge unique; mais le gouvernement, voulant donner plus d'importance à cette juridiction, a porté à trois le nombre des magistrats qui l'exercent. On les choisit, autant que possible, de nationalité différente.

La Prison de Boma

Pour être nommé président ou juge du tribunal d'appel, il faut être âgé de trente ans accomplis, être docteur en droit et avoir soit suivi le Barreau, soit occupé des fonctions

La Prison de Lusambo.

Médecine

Un médecin noir

Administration d'un médicament indigène

Un médecin blanc.

judiciaires, soit enseigné le droit dans une université pendant au moins cinq ans. Aucune condition de nationalité n'est exigée.

Les fonctions d'officier du ministère public près du tribunal d'appel sont remplies par le procureur d'État, qui est le chef du parquet.

Le tribunal de première instance du Bas-Congo a son siège ordinaire à Boma; mais il peut, suivant les nécessités, siéger dans les diverses localités de son ressort, qui comprend tout le territoire de l'État. Sa compétence est générale en matière civile, commerciale et pénale. Il se compose d'un juge, d'un officier du ministère public et d'un greffier.

Les tribunaux territoriaux connaissent de toutes les infractions de leur compétence, commises dans leur ressort ou même hors de leur ressort lorsque le prévenu réside dans le ressort ou pourra y être trouvé.

Le conseil de guerre d'appel, qui siège à Boma, a pour membres le président du tribunal d'appel et deux officiers désignés par le gouverneur général. C'est le procureur d'État qui remplit les fonctions d'officier du ministère public près de ce conseil. Celles de greffier sont remplies par le greffier du tribunal d'appel.

Le conseil de guerre d'appel connaît de l'appel de toutes les décisions des conseils de guerre de première instance.

Les conseils de guerre de première instance, nous l'avons dit, connaissent des infractions commises par les militaires seuls, sauf dans les territoires mis sous le régime militaire spécial, c'est-à-dire en état de siège. Dans ce cas exceptionnel, les civils sont, eux aussi, justiciables du conseil de guerre de première instance; mais il ne leur est fait application que des lois pénales ordinaires et l'appel leur reste ouvert devant le tribunal civil d'appel de Boma.

Stanleyville.
la visite medicale avant le départ d'une expedition

Une maison de médecin. Kinshasa.

Une Consultation de médecin. Basoko.

L'action publique est confiée au procureur d'État assisté de substituts et de substituts suppléants. Outre ces officiers du ministère public, le gouvernement désigne certains agents qui, sans avoir la mission de poursuivre devant les tribunaux répressifs les auteurs des infractions, ont le devoir de constater celles-ci et de les signaler au ministère public. Ces officiers de police judiciaires dressent procès-verbal des infractions commises dans les limites territoriales qui sont de leur juridiction.

Auprès de chaque tribunal est attaché un substitut du procureur d'État, docteur en droit.

Des mesures spéciales ont été prises pour assurer une répression rapide et sévère de tout acte contraire aux lois et règlements protégeant la vie et les biens des indigènes.

Les infractions commises par les Européens et punissables de la peine de mort ou présentant un caractère exceptionnel de gravité, tel le meurtre, sont exclusivement jugés devant le tribunal de première instance du Bas-Congo, où les inculpés sont entourés de toutes les garanties qu'ils trouvent en pays civilisés.

Le parquet a pour instruction stricte d'interjeter appel, même dans l'intérêt du prévenu, lorsque celui-ci est un indigène ignorant de son droit.

Une consultation publique Stanleyville.

Le Gouvernement ne cesse de donner à ses agents judiciaires des instructions très rigoureuses au sujet de la protection des noirs et les magistrats poursuivent sans défaillance les atteintes portées aux droits des natifs.

Un médecin noir chrétien et sa famille. Baudouinville.

D'aucuns même leur reprochent d'exercer d'une manière trop radicale leur mission protectrice, en poursuivant les plus minimes voies de fait sur la personne d'indigènes.

Le Gouvernement a résisté à toutes les sollicitations basées sur un tel grief et il n'a pas hésité à déclarer que dans la répression des actes de mauvais traitements sur les indigènes, un excès de sévérité répondrait davantage à ses vues, qu'un excès d'indulgence.

Salle de l'Institut bactériologique. Léopoldville.

Pharmacie Bergeyck-St Ignace.

La législation pénale a été successivement complétée, et l'une de ses préoccupations a été de ne laisser sans répression aucune atteinte à la personne, à la liberté ou à la propriété des indigènes. Elle édicte des peines très sévères pour réprimer la traite; les pratiques barbares consacrées par la coutume; les sacrifices humains; l'épreuve du poison; la mutilation des cadavres; l'anthropophagie.

De coûteuses expéditions ont été organisées pour assurer l'exécution de ces prescriptions et un nombre considérable de Belges ont sacrifié leur vie pour amener la suppression et le recul de la barbarie

L'institut vaccinogène. Lokandu.

C'est ainsi que pendant des années le Gouvernement a tenu tête aux Arabes et que, après des efforts persévérants, il est parvenu à abolir leur détestable domination. Il a réussi de cette façon à faire régner l'ordre, la justice et l'humanité dans un territoire grand comme la moitié de l'Europe, auparavant voué à la barbarie et dominé par des envahisseurs aux habitudes d'une cruauté inouïe.

La prise du vaccin. Eala

Aussi peut-on dire que la traite a virtuellement disparu.

Disparition de la traite ne veut cependant pas dire disparition de l'esclavage. Si l'une avec son cortège de meurtres et de crimes devait être combattue même par la force des armes, l'esclavage domestique, ancré de temps immémorial dans les coutumes indigènes, ne comportait pas de mesures de répression aussi radicales.

Les jardins de l'hopital. Kinkanda.

Mais l'État s'est constamment attaché à saper cette institution coutumière. Il l'a fait dès les débuts de son occupation par sa législation civile, laquelle ne reconnaît pas le statut servile, et n'accorde aucune sanction aux transactions dont un esclave serait l'objet. En cette matière, la loi coutumière ne pourrait être d'application, comme contraire à l'ordre public.

L'esclave domestique, qu'il soit assujetti à un autre indigène ou à un non indigène, est donc, en tout temps, maître de sa personne et assuré de voir consacrées par l'autorité les revendications qu'il ferait de sa liberté.

Le bâtiment de l'Infirmerie de la Croix Rouge dirigée par les Sœurs.

BOMA

En 1893

actuellement

L'Hôpital des noirs

Hôpital des noirs. Léopoldville

Infirmerie de l'hospice Bamania.

à Boma

à Léopoldville

PHARMACIES.

L'HYGIÈNE

Une réglementation rigoureuse du contrat de louage de service autorise seulement les engagements à durée limitée, de manière à éviter que ce contrat ne dégénère en esclavage déguisé.

Boucherie de Léopoldville.

La distribution publique d'eau. Boma.

En 1887

En 1901

Les ouvriers de l'Etat (Cataractes)

Tout un ensemble de mesures viennent se greffer sur ces prescriptions tutélaires.

Sous le rapport des lois qui les régissent, les indigènes se divisent en deux catégories : celle des noirs soumis au statut indigène et celle des noirs soumis au statut européen.

Dans la première vient se placer la grande masse des natifs

(1900)
Groupe d'employés de l'Etat. Boma

Femmes de soldats. Bumba

à Vankerckhovenville

à Boma

Blanchisseries

Colonies Scolaires du Gouvernement

Les Enfants de la Colonie de Boma.

qui continuent à être gouvernés d'après leurs coutumes locales, sauf sur les points où elles sont en désaccord avec les règles générales établies par l'État dans l'intérêt social ou avec la morale et la justice.

Dans la seconde se trouvent les indigènes ayant subi plus profondément l'influence européenne. Le législateur a créé pour eux un régime différent de celui de leurs congénères. Ils échappent à l'empire des coutumes locales et sont régis par les lois de l'État, notamment en ce qui concerne le mariage; ils sont donc tenus d'observer la monogamie, le respect de la liberté individuelle.

Sans chercher à imposer le

En 1891

En 1901

Nouvelle Anvers

Les Chefs de File de la Colonie.

La Revue des Elèves

Les Tailleurs

Les Charpentiers

Les Scieurs

Les Menuisiers

Les Carriers

Les Constructeurs

Les Briquetiers

statut européen ou civilisé aux noirs, on s'efforce de multiplier les occasions de le leur faire acquérir : telles sont l'inscription de la naissance ou de la reconnaissance sur le registre de l'état civil, le fait de recourir au ministère

BOMA

LES ECOLES CHRÉTIENNES

Orphelinat des Filles

L'ÉCOLE des Filles

des Garçons

de l'officier de l'état civil pour faire enregistrer le mariage, l'immatriculation aux registres de la population civilisée.

On a réussi ainsi à constituer un noyau d'indigènes civilisés. Les résultats obtenus dans cette voie sont déjà appréciables dans quelques régions. En 1899, les officiers de l'état civil ont enregistré 909 mariages entre indigènes; en 1900, 1,321 mariages; en 1901, 1,702 mariages; en 1902, 2,976 mariages.

Il est intéressant de signaler à cet égard que les livrets de mariage sont établis de manière à pouvoir observer l'histoire

MOANDA

L'ECOLE Professionnelle Pratique

Les Jésuites

Kisantu

Les élèves du P. Liagre

Kimwenza

L'école des Tout petits. Kiduma

L'Ecole d'agriculture

, La Ferme

Les Cordonniers.

La grande classe.

des familles qui se constituent : diverses cases de ces livrets permettent de constater non seulement la naissance des enfants issus du mariage, mais encore de les suivre dans leur vie civile. On pourra donc se faire, dans quelques années, une idée des résultats obtenus en ce qui concerne les mariages réguliers de noirs : au point de vue matériel par la constatation de la fécondité des mariages ; au point de vue moral par la constitution d'une société indigène, dont les noirs tendront de plus en plus à faire partie ; au point de vue démographique par la préparation de documents destinés à amorcer les

Les élèves apprenant à décortiquer le riz

L'école de Brasserie

études encore à faire de la longévité des indigènes et par la possibilité de préparer des statistiques certaines de la population de l'État.

A la mission de Kisantu

Les Mouleurs

Enfants portant du bois pour le Four.

Le Séchoir

La Briqueterie de Bergeyck St Ignace

Désireux de hâter la constitution de familles régulières, le Gouvernement favorise puissamment et de toutes les façons le mariage légal des militaires. Il prend à sa charge les frais de nourriture de la femme et des enfants légitimes de chaque soldat : il alloue à la femme un salaire mensuel, à charge pour elle de travailler aux cultures destinées à l'alimentation de la troupe. Chaque soldat marié dispose d'un lopin de terre dont les produits lui appartiennent.

En vue de sauvegarder la moralité des ménages, on affecte aux soldats mariés des logements à part. Les femmes légitimes sont seules autorisées à suivre leur mari dans les changements de garnison. Aussi le nombre de ménages réguliers dans l'armée est-il en progression constante. Lors de leur rapatriement, les militaires mariés légale-

Les Bûcherons

Les Agriculteurs. Kimwenza.

L'école de Kimpese

Les Elèves. Tumba.

ment jouissent de la gratuité de passage à bord des trains de l'État, eux et leurs femmes, ainsi qu'au transport gratuit d'une grande partie de leurs bagages. De plus, la veuve d'un militaire ayant rendu à l'État de bons services, peut recevoir une indemnité de secours, si elle en est digne par sa conduite.

L'Orphelinat de Nouvelle Anvers

Défense formelle est faite aux soldats, comme d'ailleurs à tous les serviteurs noirs de l'Etat, de disposer, pour leur service personnel, de femmes et d'enfants indigènes; il y avait là une habitude qui entretenait et développait chez les noirs des idées d'esclavage qu'il importait de déraciner.

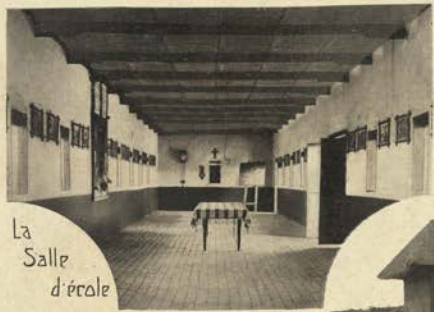
Les instructions les plus sévères ont été données aux agents de l'État et sont fréquemment renouvelées en ce qui concerne leurs rapports avec les indigènes.

Ils doivent se montrer patients et tenir compte, dans la mesure du possible, des usages indigènes. Aucun agent ne peut entreprendre des hostilités s'il ne se trouve dans le cas formel de légitime défense ou s'il n'a été dûment commissionné à cet effet, ce qui n'a lieu qu'à la dernière extrémité.

En ce cas, les troupes participant aux opérations de guerre doivent toujours être commandées par un Européen. Aucune exception quelconque à cette règle absolue n'est admise et les agents qui l'enfreindraient se mettraient dans le cas de se voir punir très sévèrement.

Il faut signaler encore une autre institution de protection pour les natifs : Les chefferies indigènes. Les popula-

à Nouvelle Anvers — Ecoles de Menuiserie — à Luluabourg



La Salle d'école

LuluaBourg

tions, partagées auparavant en une infinité de petits États, étaient livrées à une multitude de chefs dont les rivalités étaient l'une des causes d'incessantes guerres de village à village avec leurs conséquences de meurtres et d'esclavage. D'autre part, les prescriptions de *l'autorité* ne pouvaient parvenir jusqu'aux habitants, ou bien leur exécution ne pouvait être surveillée. Actuellement, un

L'Ecole

certain nombre de roitelets sont groupés sous la direction d'un chef plus puissant, avec lequel l'État seul traite pour les prestations à fournir en vertu des règlements sur la perception de l'impôt. Ce chef, appelé chef reconnu, reçoit les insignes de sa fonction et doit se mettre en rapport direct avec les petits chefs sous sa juridiction pour veiller à l'exécution des ordres de l'État.

Depuis la mise en pratique de l'organisation des chefferies reconnues, on constate

L'Ecole des Filles.

Saint Trudon

L'Ecole des garçons

L'école moyenne . Kangu

Elèves tailleurs. Bamania.

que les mœurs indigènes s'humanisent; les guerres civiles sont supprimées peu à peu; il devient plus facile de combattre les coutumes barbares de l'anthropophagie, de l'épreuve de la casque, des sacrifices humains, l'autorité ayant sous la main un chef qu'elle tient responsable des écarts ou des excès de ses administrés.

Une Ecole tenue par un noir.

L'école du Frère Simon

BAMANIA

Dans la plupart des colonies africaines l'alcoolisme produit d'effrayants ravages. Des mesures radicales de proscription ont été prises contre ce fléau au Congo. L'État les a étendues aussi largement que le lui permettaient les conventions internationales en la matière. Il a édicté une réglementation rigoureuse pour enrayer dans la mesure du possible l'importation de l'alcool. Aussi cette dernière a-t-elle fortement diminué. Du chiffre de 1,747,732 litres qu'elle atteignait en 1888, elle est descendue à 194,866 litres en 1902.

Les élèves à la sortie.

Ne pouvant prohiber l'alcool dans la région maritime, le Gouvernement l'a proscrit dans tout le reste du territoire.

Au delà de la Pozo (région des Cataractes), il est interdit d'importer et de débiter des boissons alcooliques distillées quelconques. Pour éviter que ne soit éludée cette prescription, il a été défendu d'introduire même des alambics dans la zone prohibée.

Dans les dix-neuf vingtièmes du territoire de l'État ne sont donc tolérées, ni importation ni fabrication d'alcool, ni installation d'appareils de distillation.

L'école des Prémontrés. Ibembo

Les moniteurs de l'école de St Gabriel Prov. Orientale

Après la classe. St Gabriel des Falls.

Bien mieux, certaines boissons alcooliques sont absolument proscrites de tout le territoire, y compris la région maritime, même pour l'usage des blancs. Telle est, par exemple, l'absinthe et toutes liqueurs à base d'absinthe dont la consommation est prohibée partout et pour tous.

Convaincu que la loi du travail est éminemment moralisatrice, le Gouvernement s'efforce d'amener les indigènes à renoncer à leur paresse instinctive, mère de tous les vices et de tous les abus.

Pour leur faire comprendre la nécessité de se soustraire à ces habitudes invétérées, on impose aux indigènes des fournitures en nature équivalant à un travail de quarante heures par mois contre équitable et juste rémunération.

Des fonctionnaires d'élite ont été chargés de surveiller l'application des mesures dont nous parlons. Ils ont pour devoir strict de se montrer impitoyables pour les délinquants. Ces fonctionnaires agissent sous la surveillance directe d'un haut commissaire royal.

L'État s'est également préoccupé de l'hygiène publique et des conditions sanitaires des populations indigènes.

Le service médical ne cesse de progresser. Actuellement il comporte un chef de service en résidence à Boma, un médecin par district ou zone avec résidence au chef-lieu. Chaque médecin dispose d'un certain nombre d'infirmiers noirs.

Il se rend, quand ses soins y sont réclamés, dans les diverses stations dépendant du district ou du territoire auquel il est attaché; vingt-sept médecins du Gouvernement sont en ce moment répartis dans tout le Congo. Il faut ajouter à ce nombre les praticiens privés.

BAUDOUINVILLE

Forge construite par les élèves de l'école professionnelle

Le jardin d'enfants

Dans chaque chef-lieu de district est constitué un dépôt pharmaceutique chargé d'alimenter les pharmacies des diverses stations du district; à défaut de pharmacien, le médecin prépare lui-même et distribue les médicaments.

En outre, tout Européen se rendant au Congo reçoit avant son départ une petite pharmacie portative, à laquelle il a recours durant les périodes de voyage et de reconnaissances où il se trouve en dehors des postes de l'État.

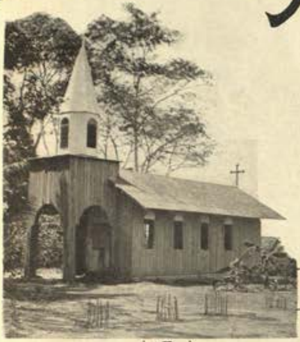
Le Gouvernement répand parmi les Européens un petit guide médical indiquant les soins à donner en l'absence d'un médecin.

L'école d'imprimerie. Mpala.

LES MISSIONS

Les Rédemptoristes (1899-1903)

Kimpese



L'Eglise

La mission

TUMBA

La mission

L'église.

Les Orphelins

Kinkanda. Maison de l'aumonier.

Les chefs-lieux de district, ainsi que les stations importantes, possèdent un hôpital où sont soignés les noirs attachés au service de l'État. Généralement construits en briques et répartis en des pavillons séparés, ces hôpitaux sont pourvus d'un outillage très complet.

Il existe en outre, à Boma et à Léopoldville, des pavillons spécialement aménagés pour soigner les malades blancs. Dus à la générosité de l'Association congolaise et africaine de la Croix-Rouge, ils rendent de grands services.

Les Jésuites (1893-1903)

La première installation (1893)

Le pavillon de Boma est desservi par des religieuses, celui de Léopoldville par des infirmiers noirs.

L'Association congolaise et africaine de la Croix-Rouge a aussi organisé l'envoi d'ambulances volantes qui rendent des services signalés dans les expéditions et missions diverses qui parcourent le territoire.

Kimwenza

La deuxieme installation (1894)

Résidence des missionnaires à Kibangu transférée à Kimwenza.

Un institut bactériologique, créé par la Société d'Études coloniales et soutenu par l'État, a été érigé à Léopoldville en 1899. On y étudie les diverses maladies d'Afrique; les résultats obtenus sont communiqués par la société et portés à la connaissance des médecins du Congo.

Des commissions d'hygiène ont été établies dans tous les chefs-lieux de district ou de zone. A leur initiative — en même temps que les habitations destinées aux agents étaient construites dans des conditions plus saines tant au point de vue des matériaux employés que de la disposition des locaux — de multiples mesures générales ont été prises, d'ordre prophylactique, telles que le drainage des marais, l'assainissement des villages des travailleurs noirs, l'établissement de plantations appropriées autour des centres populeux, la construction de travaux destinés à éviter les inondations.

Les membres des commissions d'hygiène sont commissionnés en qualité d'officiers de police judi-

la mission de Kisantu (hier)

Kisantu (aujourd'hui)

ciaire. Ils visitent, au moins une fois tous les trois mois, les habitations et dépendances occupées dans le chef-lieu, tant par les personnes de race blanche que par les gens de couleur. De leur côté, les commissaires de district s'attachent particulièrement à inculquer aux villages indigènes les principes élémentaires de l'hygiène.

La vaccination a été rendue obligatoire pour tous les travailleurs de couleur; le service de vaccination et la fourniture du vaccin sont faits gratuitement.

La cloche de la mission de Kimwenza

Un institut vaccinogène central fonctionne dans ce but à Boma. L'expérience ayant prouvé que le vaccin ne conserve guère sa virulence pendant plus d'un mois, des offices vaccinogènes ont été créés de distance en distance, de façon à pouvoir faire parvenir le vaccin dans tous les territoires de l'État. Il en existe à l'heure actuelle à Nouvelle-Anvers, à Eala, à Stanleyville et à Kasongo. Un autre est en voie de formation à proximité du lac Tanganika et un septième sur l'Uele. Ces postes alimentent toutes les stations de l'État. Non seulement ils permettent d'immuniser les serviteurs noirs de l'État, mais les populations indigènes apprécient déjà les bienfaits de la vaccine et beaucoup d'entre elles se prêtent de bonne grâce à la vaccination. Aussi les ravages causés autrefois par la variole ont-ils diminué dans des proportions considérables; on ne saurait calculer les heureux résultats de cette mesure bienfaisante pour les indigènes, parmi lesquels cette maladie opérait jadis autant de victimes que la traite.

Eglise et Clocher Bergeyck St Ignace.

Une ferme-Chapelle. Pango St Pierre

Familles de convertis

Une autre maladie, la maladie du sommeil, fait aussi de grands ravages parmi les populations noires.

Dans l'Uganda cinq cent mille indigènes sont morts en quelques mois, victimes de ce fléau qui décime également les tribus congolaises.

Une Fête religieuse. Kisantu.

Depuis longtemps ce mal a attiré l'attention des médecins, des missionnaires et des agents de l'État. Des mesures ont été prises pour tâcher d'en enrayer la propagation. Les malades sont isolés dans des endroits où ils ne puissent être en contact avec la population saine (îles, lazarets, etc.). Ainsi groupés, ils reçoivent les soins que réclame leur état. Il a été défendu de les transporter à bord des steamers et du chemin de fer.

De plus, une expédition organisée par la « Liverpool School of Tropical Medicine » et subventionnée par

LIBRARY OF THE BOMBAY BRANCH OF THE ROYAL ASIATIC SOCIETY

l'État étudie en ce moment sur place cette maladie ainsi que les diverses formes de fièvres paludéennes.

Elle a pour centre de travail Léopoldville, dont l'institut bactériologique a, par ses travaux et ses études, fait progresser grandement les connaissances très succinctes qu'on possédait sur la terrible maladie du sommeil.

Les divers médecins de l'État, répandus dans tous les territoires, sont, en outre, chargés de signaler aux autorités le résultat de leurs études sur les maladies des indigènes.

Kisantu

L'Eglise

Ils ont pour devoir de porter également leur attention sur toutes les mesures propres à améliorer le régime de l'alimentation des natifs.

Le Gouvernement a installé lui-même des colonies scolaires qu'il a confiées aux soins de religieux belges.

Dans ces écoles on donne aux enfants une solide instruction professionnelle.

L'enseignement y est inspecté et surveillé et déjà les colonies scolaires du Gouvernement sont devenues une pépinière d'employés, de contremaîtres et de sous-officiers pour les services du Gouvernement.

Une classe improvisée dans un village.

On peut dire que l'État ne s'est désintéressé d'aucun des domaines touchant la conservation et l'amélioration de la classe indigène. Il n'a pas davantage omis de favoriser de tous ses efforts le développement des institutions charitables, hospitalières et religieuses dont il considère la collaboration comme indispensable à la réalisation de ses vues.

Les missionnaires, catholiques et protestants, ont trouvé au Congo un vaste champ ouvert à leur zèle; ils ont eu, en suivant leurs aptitudes et leurs tendances spéciales, l'occasion de mettre à profit l'appui qu'ils ont rencontré de la part des autorités. Le Gouvernement, par son attitude bienveillante, a facilité leur œuvre à tous.

Bergerie.

Les missions catholiques ont, toutes, réalisé des progrès considérables. Elles ne comptaient que 3 établissements avec 6 missionnaires en 1885. Aujourd'hui elles alignent des statistiques montrant l'accroissement considérable de l'œuvre : 59 postes fixes et 29 postes de passage desservis par 384 missionnaires et religieuses; 528 fermes-chapelles, 113 églises et chapelles, 523 oratoires, 3 écoles du degré secondaire, 75 écoles primaires, 440 écoles élémentaires où des moniteurs noirs enseignent les éléments de la lecture, de l'écriture et du calcul, 7 hospices, 71 villages chrétiens et 72,382 chrétiens et

Les Pères de Scheut

La messe dans la brousse. Mayumbe.

catéchumènes; tel est leur bilan ecclésiastique.

Nulle part ailleurs en Afrique le développement des missions n'a été aussi prospère.

De nombreuses conversions sont opérées, des écoles sont ouvertes où les enfants

Kangu. Indigènes assistant à la messe en plein air, la chapelle étant trop petite.

Eglise paroissiale. Boma

viennent recevoir l'éducation chrétienne, des mariages sont célébrés, créant l'union monogame et la famille.

Les Pères et les Sœurs évangélisent les adultes, élèvent les enfants, tiennent des écoles, enseignent des métiers, s'adonnent au soin des malades, à la direction des missions, à la création de villages chrétiens, peuplés au moyen de gens mariés élevés par les missionnaires et unis par eux.

Les missions catholiques du Congo sont partagées en vicariats apostoliques, en préfectures apostoliques, en missions.

Chacune de ces provinces ecclésiastiques est évangélisée par une congrégation religieuse d'hommes secondée par une association religieuse de femmes. Celles-ci se vouent à l'éducation des enfants, au soin des malades, au service des hôpitaux.

Les débuts de l'évangélisation du Congo furent longs et pénibles, mais depuis quelques années les progrès ont été considérables, ainsi qu'on vient de le

La Cathédrale Léopoldville

L'Evêché

Nouvelle Anvers

La maison des Pères.

La résidence. Moll Ste Marie.

Intérieur de la Chapelle.

Bangala chrétiens devant leur maison

voir par la statistique d'ensemble communiquée par les missionnaires.

Les missions belges du Congo se répartissent parmi les congrégations suivantes : La congrégation des Cœurs immaculés de Jésus et de Marie, dite, « de Scheut », — les Rédemptoristes, — les Jésuites, — les Prémontrés, — les Trappistes, — les Pères du Sacré-Cœur, — les Pères Blancs, — les Sœurs de la Charité, de Gand, — les Sœurs de Notre-Dame de Namur.

Luluabourg.

La Nécropole

L'Eglise.

Une maison de missionnaires

Les Prémontrés

La mission des Sœurs de Berlaer.

IBEMBO.

La mission des Chanoines.

— les Sœurs Franciscaines, — les Sœurs Blanches, — les Sœurs du Saint-Cœur de Berlaer, — les Sœurs auxiliatrices cisterciennes dites, à tort, Trappistines. — Il est intéressant d'entrer dans quelques détails sur les diverses œuvres de ces missions.

Les Pères de Scheut sont les missionnaires belges les plus anciennement établis au Congo.

Le 11 mai 1888 un bref pontifical créa le vicariat apostolique du Congo belge qui ne fut d'abord qu'un simple vicariat.

Les Trappistes

La première caravane partit en août 1888 et la première station sur le haut fleuve « Berghe-Sainte-Marie », fut fondée la même année. — Les limites du vicariat comprennent tout le territoire de l'État, moins les régions du Tanganika, de l'Aruwimi, de l'Uele, du Kwango, du Haut-Kasai et du Katanga.

Le 26 juillet 1901, un décret pontifical a érigé le Haut-Kasai en mission séparée, sous le nom de Kasai supérieur, confiée également aux Pères de Scheut. Cette mission, fondée dès 1891, faisait antérieurement partie intégrante du vicariat du Congo belge.

Ce dernier comprend 19 postes fixés, dans chacun desquels résident en permanence 3 missionnaires; 29 postes de passage; 140 fermes-chapelles ou catéchuménats. Dans chaque ferme-chapelle, il existe au moins une école élémentaire dont les instituteurs sont des noirs.

L'Eglise

BAMANIA.

Un coin de la mission.

109528

Un groupe de Catéchistes à Paku

Une prédication par un catéchiste | Bamania

Des classes supérieures sont données dans chacun des postes de mission. Elles sont tenues par des religieux.

Le nombre total des écoles tant élémentaires que du degré supérieur est de 159. Les postes de missions possèdent de belles églises. Dans les postes de passage on a établi des chapelles en briques ou en pisé. Dans les catéchuménats existent des oratoires plus rudimentaires.

Le nombre total des églises, chapelles et oratoires est de 197.

Le vicariat apostolique du Congo belge comprend, comme personnel européen, 44 prêtres, 2 religieux de chœur, 19 frères et 38 religieuses, en tout 103 missionnaires des deux sexes. La mission a pour organes, en Europe, les *Missions en Chine et au Congo*; au Congo, l'imprimerie de Nouvelle-Anvers publie des feuilles périodiques religieuses en langue indigène, distribuées aux chrétiens et aux catéchistes.

Une autre imprimerie existe à Kangu (Mayumbe). Outre les institutions déjà indiquées, le vicariat possède des orphelinats de garçons à Boma et à Nouvelle-Anvers et des orphelinats de filles à Moanda et Nouvelle-Anvers.

Une famille chrétienne

Trappiste inspectant une chrétienté.

Un coin du village de St Joseph

Les Pères du Sacré-Cœur

St Gabriel des Falls

Les dernières statistiques renseignent 6,066 chrétiens, 13,721 catéchumènes, 2,166 enfants dans les orphelinats privés.

Une messe militaire

Autour de chaque poste fixe, de nombreux villages, exclusivement chrétiens, ont été fondés.

La mission de Yambuya

La mission du Haut-Kasai, créée en 1891, englobe tout le bassin du Kasai avec ses affluents.

Sur l'Aruwimi

Elle comprend actuellement 5 postes avec résidence de missionnaires; 5 chrétientés accessoires; 9 écoles; 9 églises et chapelles; 16 pères; 7 frères; 12 sœurs de charité; 1,093 enfants fréquentant les orphelinats.

En outre, les statistiques renseignent 4,050 chrétiens; 1,767 catéchumènes, 983 enfants et 10 villages de chrétiens.

Cinq catéchistes

Stanleyville

L'Eglise

En 1894, à l'époque où elle faisait partie intégrante du vicariat du Haut-Congo, cette mission ne possédait encore que deux postes.

Les Pères blancs (Société de missionnaires de

Les Pères Blancs

Porte d'entrée de la Station Chrétienne

La cour de la mission

L'Eglise de Notre Dame

Mpala

Notre-Dame d'Afrique) sont installés sur les rives du Tanganika depuis 1878.

Sur la rive congolaise, évangélisée par les membres belges de cette société, est érigé, depuis 1885, l'ancien provicariat, aujourd'hui vicariat apostolique du Haut-Congo.

La première station fut créée en 1880 au Masanze; celle de Pala date de 1885. Les limites de ce vicariat sont : Au nord une ligne tirée du confluent de la Lira dans le Congo au lac Edouard-Nyanza, à l'intersection du 30e degré de longitude (Greenwich); à l'est les frontières de l'État du Congo, puis le cours du Kafu, jusqu'au lac Bangwelo; au sud et à l'ouest, le lac Bangwelo et le cours du Congo jusqu'au confluent de la Lira.

Les missionnaires partant pour une prédication

Les Pères blancs eurent à se défendre, avec l'aide de l'État et de la Société antiesclavagiste, pendant douze années contre les attaques des Arabes. Grâce à l'heureuse issue de la guerre faite à ceux-ci, ce péril est à jamais évanoui.

Les Pères blancs du Haut-Congo possèdent 7 postes principaux, 30 villages chrétiens, 23 fermes-chapelles, 27 écoles, 27 églises et chapelles.

Le vicariat est desservi par 26 prêtres, 8 frères, 9 religieuses de Notre-Dame d'Afrique (Sœurs blanches).

Le vicariat a comme organe le *Bulletin de Notre-Dame d'Afrique* et, à Pala, des publications en langue indigène.

Au 1er juin 1903, il possédait 4,103 chrétiens, 14,587 catéchumènes, 1,642 garçons et 1,224 filles. Il a déjà fondé de nombreux villages chrétiens autour de ses postes.

La vérandah de la mission

Chrétiens de Lusenda

Un poste provisoire Masanze.

Un chef chrétien et sa Famille

Les Sœurs blanches ont deux résidences : Baudouinville et Pala. Il faut noter encore que de 1885 à 1888 les Pères blancs ont évangélisé le Bas-Congo cédé aux Pères de Scheut en 1888.

Les pères de la Compagnie de Jésus évangélisent le Congo depuis 1893.

La mission qui leur a été confiée portait à l'origine le titre de « mission du Kwango ». Elle a été érigée l'an dernier en Préfecture apostolique. Les limites en sont : La rive droite de l'Inkisi, affluent du Congo, depuis l'endroit où il quitte le territoire portugais et pénètre dans l'État, jusqu'au point de rencontre du chemin de fer de Matadi à Léopoldville, près du village de Mukisantu; ensuite le côté droit de ce chemin de fer jusqu'à son terminus à Léopoldville; puis la rive gauche du fleuve Congo jusqu'au confluent du Kasai et la rive gauche du Kasai jusqu'à la crête de partage entre les eaux du Djuma-Kwilu et celles du Kasai et du Kwango, laquelle ligne de faite constitue la limite orientale du district civil du Kwango. On suit ensuite cette ligne de portage jusqu'au 8e degré de latitude; puis on longe les

Les enfants construisant un Four. Baudouinville

Pont construit par les Chrétiens noirs. Lufuko

La Route du village chrétien de Nganza

Sœurs de Charité de Gand à Moanda.

Maison des Sœurs de Notre Dame Kinkanda.

Deux Franciscaines de Nouvelle Anvers

Les Religieuses

frontières méridionales et occidentales de l'État Indépendant.

Toute la partie occidentale de cette préfecture apostolique est entièrement parcourue, dès à présent, par les missionnaires.

Les statistiques du mois d'août 1903 donnent les renseignements suivants : 6 postes principaux, 300 fermes-chapelles, 307 écoles élémentaires et primaires, 1 école moyenne, 1 école normale et 1 école professionnelle, un jardin botanique, 2 orphelinats, une école de couture, 6 églises et chapelles, 300 oratoires. Le nombre de missionnaires est de 28 (17 prêtres, 10 frères, un aide laïc) et de 15 religieuses de Notre-Dame de Namur. Le nombre des chrétiens est de 2,543, des catéchumènes de 2,095, des enfants de 4,294 (chiffre de 1901).

L'organe de la mission en Belgique est la revue *Les*

Une Sœur de Charité Luluabourg

Les Trappistines. Bamania.

Missions belges. En Afrique, toute une petite bibliothèque en langue congolaise a déjà été constituée. Les pères possèdent une revue mensuelle en langue congolaise intitulée *Ntetombo Eto.*

La préfecture apostolique de l'Uele est évangélisée par les chanoines prémontrés, de l'abbaye de Tongerloo, secondés par les sœurs du Saint-Cœur de Marie, de

Les Franciscaines de Stanleyville.

La maison des Franciscaines St Gabriel.

Berlaer. Le décret pontifical créant la mission, plus tard préfecture apostolique de l'Uele, date du 12 mai 1898.

L'Orphelinat des Franciscaines Stanleyville.

Dès le mois de septembre suivant, les missionnaires s'établissaient à Ibembo. Les limites de la préfecture sont : Au nord, les frontières actuelles du vicariat apostolique de l'Afrique centrale ou du Soudan ; à l'est, les limites formées par le vicariat apostolique du Victoria-Nyanza (partie septentrionale) ; à l'ouest, une ligne passant par l'embouchure des rivières Uele et Itimbiri ; au sud les montagnes séparant les affluents de l'Itimbiri et la latitude qui suit ces montagnes vers l'est, jusqu'au 30e degré de longitude est du méridien de Greenwich. La préfecture possède 4 postes, 16 fermes-chapelles, 4 écoles, 4 églises. Elle est desservie par 17 missionnaires (8 prêtres et 9 frères) et 14 sœurs. Elle possède 1,500 chrétiens, 390 catéchumènes, 1,000 enfants et 18 villages chrétiens.

La mission a en Belgique deux organes, le *Misoffer* et le *Messager du Sacré-Cœur*.

Mpala

Baudouinville.

La résidence des Sœurs blanches.

Les Sciences & les Arts

Tour de Triangulation

Bornes de Frontières Mayumbe

La mission des Falls, confiée aux soins des prêtres du Sacré-Cœur de Jésus, dont la maison mère est à Bruxelles, a été créée en 1897.

Elle a pour limites: Au nord, la province de l'Uele; à l'est, le 30e degré de longitude; au sud, une ligne transversale partant du 1er degré de latitude sud pour aboutir à l'intersection du 3e et du 26e degré de longitude, le 3e degré jusqu'à Bena-Kamba; à l'ouest, le Lomami jusqu'à Isangi et le Congo; 14 pères, 2 frères et 5 sœurs gèrent la mission qui comprend 6 postes, 20 fermes-chapelles, 6 églises et chapelles. Le poste le plus avancé vers l'est est Avakubi.

Elle possède un orphelinat comptant 600 enfants, 2,000 chrétiens, 3,500 catéchumènes et 13 villages chrétiens. L'organe de la mission est le *Bulletin de la mission des Falls.*

Pilier Géodésique Kivu

Les pères trappistes de l'abbaye de Westmalle ont créé une abbaye à Bamania

Mayumbe

Mesurage d'une base.

Lemba

Bornes Géodésiques

Luakero

dont le chef est abbé mitré. D'abord installés dans la région des Cataractes, où ils sont arrivés en 1892, trois années après, en 1895, leur abbaye a été transférée de Dembo (Cataractes) à Bamania (Équateur).

Les limites du territoire d'évangélisation de l'abbaye de Bamania sont celles du district de l'Équateur. Elle possède 3 postes, 5 stations accessoires, 4 fermes-chapelles, 2 écoles, 2 églises, 10 chapelles Les missionnaires sont au nombre de 24 : 5 prêtres, 2 religieux de chœur, 6 frères et 11 religieuses cistériennes non cloitrées. Ils ont créé un hospice dans le district de l'Équateur pour les soins à donner aux malades atteints de la maladie du sommeil. La population chrétienne du

Kiombo

Lusambo

Observatoires

Moliro

Lofoi

district est de 12,000 chrétiens, 3,000 catéchumènes et 1,013 enfants; un village chrétien a été fondé.

L'organe de la mission en Europe est le *Messager d'Averbode.*

Musique d'un chef Zappo-Zap

Musique Bakua

Un Solo Moambe.

Kisantu. la fanfare de la mission

Boma

Musiques Militaires

L'État s'est toujours fait un honneur de demeurer fidèle à sa pensée maîtresse et initiale : le bien de l'humanité et les progrès de la science.

Grâce à son effort personnel, à son patronage, les connaissances scientifiques relatives au centre africain se sont considérablement accrues depuis vingt ans.

Dans l'ordre des sciences sociales, une vaste enquête anthropologique et ethnologique a été entreprise.

Des questionnaires, conçus sur un plan méthodique, ont été envoyés à tout le personnel et les réponses parvenues au gouvernement central constituent une mine de renseignements d'un vif intérêt sociologique. Plusieurs monographies intéressantes ont déjà paru.

Les collections ethnographiques du Musée de Tervueren, comprenant près de dix mille pièces, offrent de leur côté, notamment sur l'industrie et l'art des populations primi-

Élèves Clairons Nouvelle Anvers

tives, de précieux éléments d'appréciation dont la publication méthodique a été entreprise.

Afin de centraliser les précieuses données qu'il était en mesure de recueillir, l'État a installé au Congo dix-neuf postes de récoltes scientifiques pourvus de tout le matériel nécessaire à la recherche et à la conservation des collections.

La Fête Nationale

LEOPOLD-VILLE.

FÊTES ET RÉJOUISSANCES

La Fête du Roi Mayumbe.

Le musée de Tervueren, indépendamment de sa partie commerciale, possède plusieurs milliers de pièces zoologiques, minéralogiques et géologiques d'un haut intérêt.

Une commission composée de membres appartenant à toutes les sphères de la science a été constituée, et l'État publie avec son concours et avec la collaboration d'autres spécialistes une série considérable de travaux scientifiques qui représentent déjà un nombre imposant de volumes imprimés.

Au point de vue des sciences physiques proprement dites, il n'est guère d'exploration, quel qu'en fut l'objet spécial, qui n'ait apporté son contingent d'intéressants résultats.

Le gouvernement ne s'est pas contenté de faire recueillir des données météréologiques et de les publier; il a encore fait édifier sur place des bornes géodésiques en briques ou en fer destinées à marquer exactement les endroits où les observations ont eu lieu. Plusieurs centaines de ces bornes géodésiques parsèment déjà son territoire et permettent de fixer définitivement des points de repère pour la confection de la carte du Congo.

La fête de Pâques Kimwenza

Un Concert à MATADI

00109528

Digitized with financial assistance from
Observer Research Foundation
on 17 May, 2019